

# Bobby Laumans, chevalier du ciel

► Vétéran de 39-45, le Belge Robert Laumans a été pilote de Spitfire au sein de la 350<sup>e</sup> de la RAF. Prisonnier de guerre, il a participé à la "Grande évasion". Ce week-end, il est à Duxford pour le 75<sup>e</sup> anniversaire de "son" avion.

Récit **Robert Laumans**  
recueilli par Dominique Simonet

Un beau roman? Une belle histoire que celle de Robert Laumans, qui commence par un examen d'entrée à l'École royale militaire en 1937 et, professionnellement, se termine en juin 1976 avec le statut de commandant de bord de Boeing 747, le plus grand aéronef commercial à l'époque, pour la Sabena. Mais surtout, en cette fin de semaine, "Bobby" Laumans est à Duxford, en Angleterre, qui commémore les 75 ans de "son" avion, celui qu'il pilota au sein de la Royal Air Force (RAF), en 1942: le légendaire Spitfire. Fait prisonnier après avoir été descendu, il participa à ce qui est devenu, au cinéma, "La grande évasion".

Cette histoire extraordinaire, Robert Laumans l'a racontée la semaine dernière lors d'une conférence donnée, avec force détails et enthousiasme, aux membres du Cercle du Lac à Louvain-la-Neuve, qui l'accompagnent à Duxford. Duxford, où furent tournées des scènes d'un autre grand film, celui sur la Bataille d'Angleterre et où, samedi et dimanche, une douzaine de Spits vont s'en donner à cœur joie dans le ciel anglais.

Aujourd'hui, Robert Laumans a 91 ans. Il en avait 17 quand, en 1937, il présente l'examen d'entrée de l'ERM, qu'il réussit sans être dans les soixante premiers du concours d'accès à l'école. Qu'à cela ne tienne, certificat en poche, il s'engage dans un régiment d'active, avec la perspective de devenir officier. Mais, plutôt que de rouler à motocyclette dans le régiment de cavalerie où il était incorporé, il songe à faire carrière dans l'aviation militaire. Ainsi, Robert Laumans entre-t-il à l'école de Wevelgem le... 1<sup>er</sup> septembre 1939. Drôle de date. Et le 10 mai 1940, sa promotion est sur le point d'être brevetée quand la vraie guerre déferle sur la Belgique. Le jeune pilote évacue un des biplans d'entraînement Avro 504 à Tours mais, face à l'implacable poussée allemande, l'idée de terminer l'écolage en France ne tient pas longtemps. Direction Oujda, au Maroc, où les avions, mis en caisses en France, ne seront jamais déballés. A ce moment-là, les militaires belges ont le choix: rentrer au pays désormais occupé, ou continuer la lutte depuis l'extérieur. Une option que choisit une cinquantaine d'entre eux, dont Robert Laumans, qui rejoint l'Angleterre comme passager clandestin, à fond de cale dans un cargo britannique: "Comme aviateurs, on voyait le cap que l'on prenait en regardant le soleil et les étoiles."

Le 5 août 1940 est l'une des grandes dates gravées dans la mémoire de Robert Laumans, celle où il débarqua du "David Livingstone" dans le port de Cardiff. A 200 km de là, à Odiham, une école de pilotage franco-belge est mise sur pied. Due aux nécessités de la guerre, elle préfigure l'école de chasse franco-belge actuelle, à Cazaux (Gironde), équipée d'Alpha Jet. A l'époque, à Odiham, c'étaient des Miles Magister, puis Miles Master, Hawker Hurricane. En 1941, à 21 ans, le jeune pilote belge reçoit ses ailes de la RAF et est envoyé à la 74<sup>e</sup> escadrille. Pour ce "Tiger Squadron" dont les pilotes, ayant survécu à la Bataille d'Angleterre, sont aguerris, l'une des missions est de pourchasser les Focke-Wulf Fw "Condor" allemands qui bombardaient les convois sur l'Atlantique. Bobby Laumans sourit: "Entre nous, moi, je n'ai jamais vu de Condor". Par contre, il n'allait pas tarder à voir d'autres Focke-Wulf. Entre-temps, est née la 350<sup>e</sup> escadrille de la RAF,



Bobby Laumans à la 74<sup>e</sup> escadrille de la Royal Air Force, et son Spitfire Mark Vb armé de deux canons Hispano-Suiza de 20 mm.

premier squadron cent pour cent belge, en ce qui concerne les hommes mais pas les avions, des Spitfire Mark V, type B ou C selon l'armement. Robert Laumans y est incorporé le 3 avril 1942, peu avant que le Squadron 350 fasse mouvement, le 15 avril, vers Debden, à 30 ou 35 miles de Duxford. Du 20 mars au 29 décembre 1942, le chef d'escadrille du Flight B, celui de Laumans, n'est autre qu'Yves du Monceau de Bergendael. Un as dont le tableau de chasse comporte huit victoires homologuées et 3 probables, précise Etienne Reunis, historien au Musée de l'air.

Les choses sérieuses commencent: "Le 23 mai 1942, j'ai abattu mon premier Focke-Wulf 190, successeur du Messerschmitt 109, nettement plus rapide, plus puissant, meilleur en montée et en armement que nos

Spitfire V. Mais enfin, on fait avec ce qu'on a..." Le 190 n'en était qu'à ses débuts opérationnels; comme toute mécanique, il fait ses maladies de jeunesse et les pilotes allemands attaquent timidement, les retardataires ou autres cibles faibles. Le commandement allié décide de voir ce que ce nouvel avion ennemi a dans le ventre et met en l'air, comme appât, douze escadrilles de douze avions. Ce jour-là, le 1<sup>er</sup> juin 1942, la 350<sup>e</sup> en est, qui est chargée d'escorter des Hawker Hurricane en mission de bombardement dans la région brugeoise. *Bad luck*, la chasse allemande a justement décidé d'y aller aussi: "ça promet une fameuse bagarre!" Nom de l'opération: "Circus 178". Pour Laumans et ses collègues, ce sera un grand cirque à la Pierre Clostermann.

En effet, sa section "Blue" est chargée de la couverture haute des bombardiers; elle sera la première attaquée. "Nous sommes très haut en arrière quand, tout à coup, Du Monceau lance: 'bandits ahead six o'clock'. Autrement dit, l'ennemi est dans le dos et dans le soleil. En quelques minutes, ils sont sur nous." A peine attaquée par plus rapide qu'elle, la section de quatre Spits se disloque au-dessus de Blankenberge. Face aux quatre Focke-Wulf qui s'en prennent à lui, le pilote belge croit sa dernière heure venue. En pareilles circonstances, "la meilleure solution est l'attaque frontale, la plus dangereuse car on risque la collision, mais quand j'ai foncé dans le tas en tirant, ça les a disloqués."

"Mais, nom d'une pipe, il est temps que je rentre en Angleterre", se dit Bobby, car l'un des défauts du beau

Spitfire, dans de telles circonstances, est son manque d'autonomie. Il pense en avoir touché un dans l'affaire, car les adversaires ne sont bientôt plus que trois. "Ils utilisent alors la méthode du leurre: un avion stabilisé se place à 50 mètres devant moi pour m'attirer. Je stabilise à mon tour mon avion pour tirer, mais les deux autres étaient derrière... Je vois des morceaux de mes ailes se détacher. Heureusement, les balles de 3,65 ne percent pas le blindage dans mon dos. Je me dis: Bobby, si tu veux en sortir, il est temps de partir. A ce moment-là, un obus de 20 mm passe entre mon thorax et mon bras, et s'en va exploser le réservoir de carburant juste devant moi."

Plus beaucoup de choix devant un mur de flammes. Il faut éjecter la verrière, mettre l'avion sur le dos et s'en dégager. Pas de chance, à moitié sorti du cockpit,

Bobby reste coincé. Avec autant d'instinct de survie que de présence d'esprit, il donne un solide coup de pied vers l'avant dans le manche. "L'avion sur le dos se redresse en G négatif et me propulse hors du cockpit". Au bout de son parachute, le pilote belge voit son adversaire faire un virage au palonnier, en glissade, et se rapprocher: "pendant le combat, on n'a pas peur, on est occupé, mais là, j'ai eu la trouille et j'ai fermé les yeux. Arrivé à 20 mètres de moi, le pilote allemand m'a salué militairement et est parti. Je me suis dit qu'il y avait encore des chevaliers du ciel." Au total, le combat dura 20 minutes et Bobby perdit deux de ses compagnons de section, Livijns et Hansez.

Balotté dans son dinghy pendant 63 heures, soit trois jours et deux nuits, Robert Laumans est récupéré par la Kriegsmarine, interrogé par le renseignement militaire - "je n'ai jamais été ni maltraité, ni insulté" - puis envoyé au Stalag Luft III, camp de prisonniers de guerre géré par la Luftwaffe à Sagan, en Silésie. Comme beaucoup d'aviateurs, il mijote très vite des idées d'évasion. Pour le coup, ç'en sera une grande, une fameuse!

Dans le camp, dirigé par le colonel aviateur Friedrich von Lindeiner-Wildau, vétéran de 14-18, les prisonniers sont en contact radio avec Londres, par des appareils qu'ils montent et démontent à volonté. Parmi les aviateurs, il y a des mécaniciens radio dont le bombardier s'est fait descendre. Il y a aussi des ingénieurs, des architectes, et tous unissent leurs forces pour creuser un tunnel d'évasion de grande envergure: 9 mètres de profondeur, 60 cm de large, 102 mètres de long. Son nom de code? "Harry". Sous la direction de "Big X", alias Roger Bushell, la grande évasion s'organise. Des appareils photos, de l'encre et du papier pour les ausweis? "Nous étions parvenus à compromettre quelques soldats allemands". Des vêtements civils? Réalisés à partir de morceaux de draps, de couvertures, d'uniformes retraits. Du sable extrait du tunnel plus jaune que celui en surface? Des hommes suivent ceux qui vident leurs poches pour étendre et mélanger le sable sorti du tunnel, on les appelle les pingouins. Et Bobby Laumans de se lever pour imiter la démarche traînante: "Je n'ai jamais creusé, mais j'ai été pingouin, j'ai dessiné des cartes et cousu des vêtements."

Dans la nuit sans lune du 24 au 25 mars 1944, les prisonniers rassemblés dans le bloc 104 se glissent un à un par le trou creusé sous le poêle. "Quand le 77<sup>e</sup> est sorti, vers 5 heures du matin, il est tombé nez à nez avec une patrouille volante allemande." L'alerte est donnée, les 76 évadés pourchassés; Hitler, dans une de ses hideuses colères, ordonne que les évadés soient fusillés. Ceux qui ont été repris le premier jour ont eu de la chance, l'ordre n'était pas arrivé. Alors que seulement trois d'entre eux arriveront en Angleterre, une cinquantaine d'évadés furent mitraillés par la Gestapo, dont le Belge Henri Picard, compagnon de chambre de Bobby. Et lui, au fond? Alors qu'il faisait partie des 500 candidats à l'évasion, le sort ne l'a pas désigné parmi les 200 qui pouvaient filer par le tunnel. C'est parce qu'il n'a pas tiré un "bon" numéro que Bobby est toujours là pour raconter sa fabuleuse histoire.

→ Miles Magister, Hawker Hurricane, Spitfire Mark IX et XIV, Sud-Aviation Caravelle sont visibles au Musée de l'air, au Cinquantenaire à Bruxelles.

→ Voir aussi [www.cerledulac.be](http://www.cerledulac.be) et [www.vieillestiges.be](http://www.vieillestiges.be)